



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

MAJ 2024

KIERUNEK SIELCE

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.

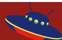


Warszawski
Transport
Publiczny

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU



WTP W PRAKTYCE

TWARZE WTP

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Mamy to – po ponad 50. latach tramwaj znowu jedzie na Dolny Mokotów. Jesienią 1973 roku składy po raz ostatni zjechały ulicami Goworka i Spacerową w dół skarpy warszawskiej. Tym samym trasa do Wilanowa wzdłuż ulicy J. Gagarina, Czerniakowskiej, Powsińskiej i Wiertniczej przestała istnieć. Miejsce torów zajęły jezdnie przedłużenia Wisłostrady, a pętle Sadyba i Wilanów stały się pętlami autobusowymi. To właśnie autobusy miały być nowoczesną komunikacją miejską w stolicy Polski ery Edwarda Gierka. Dziś trudno doszukać się logiki i sensu w likwidacji tras tramwajowych w na przełomie lat 60 i 70 (zwłaszcza, że PRL-owskie władze nie były w stanie zorganizować sprawnej komunikacji autobusowej), bo tramwaje są efektywnym środkiem transportu. Dobrze, że połączenie do Wilanowa wraca do sieci Warszawskiego Transportu Publicznego; na innej trasie, ale sięgającej dalej w głąb dzielnicy, niż dojeżdżały dawniej „dwójka" i „czternastka".

Warszawiacy nie pamiętają już, jak tamtędy jeździły tramwaje (choć zapewne wśród naszych czytelników są tacy, którzy korzystali z tych linii) bo przed uruchomieniem „jedenastki" dało się wyczuć pewien niepokój, jak składy zjadą w dół z ulicy Puławskiej. Bez obaw, przecież kiedyś kursowały tam o wiele mniej zaawansowane technicznie pojazdy, niż dzisiejsze - z „parówkami" 13N na czele. Jak to wyglądało, można zobaczyć w filmie dokumentalnym z 1972 roku „Trudności bardzo obiektywne" (do obejrzenia na ninateka.pl). Autor przedstawia w nim fatalny stan komunikacji miejskiej w Warszawie w tamtych latach i tłumaczenia tej sytuacji ówczesnego MZK. Zdjęcia realizowano w wielu miejscach i pojazdach, także na Mokotowie. W filmie widać m.in. mknącą ulicą Spacerową „parówkę".

A propos dawnych tramwajów – tegoroczna Noc Muzeów była rekordowa pod względem uczestniczących w niej zabytkowych autobusów i tramwajów. W dwóch paradach jechało ich kilkadziesiąt, a oglądały je tłumy warszawiaków i gości. Migawki prezentujemy w tym numerze.

Życzymy przyjemnej lektury

20 lat unijnego wsparcia – nowoczesna komunikacja

Warszawa to europejska metropolia. Nowoczesne, przyjazne miasto tętniące życiem, które nieprzerwanie się rozwija zapewniając swoim mieszkańcom i gościom coraz większy komfort podróżowania inwestując w sieć połączeń komunikacyjnych i stawiając na ekologiczne rozwiązania. Budowa metra, linii tramwajowych, zakupy pociągów metra i Szybkiej Kolei Miejskiej, autobusów i tramwajów – te wszystkie zmiany i udogodnienia nie byłyby możliwe bez wsparcia funduszy europejskich.

Pierwszego maja minęło 20 lat od chwili, kiedy Polska wstąpiła do Unii Europejskiej. Wśród wielu korzyści płynących z członkostwa, niezaprzeczalną jest rozwój transportu publicznego dzięki programom unijnym. Inwestycje poprawiają jakość transportu publicznego, który jest wysoko oceniany przez pasażerów.

Komunikacja publiczna w Warszawie i aglomeracji to autobusy, tramwaje, metro, pociągi miejskie i aglomeracyjne, które ułatwiają szybkie i wygodnie przemieszczanie się po całym mieście i dojazd do wielu okolicznych miejscowości. Każdego dnia na ulice Warszawy wyjeżdża prawie 1,5 tysiąca autobusów, ponad 420 tramwajów, 62 pociągi metra oraz 31 jednostek Szybkiej Kolei Miejskiej. Długość linii Warszawskiego Transportu Publicznego w Warszawie liczy ok. 3,6 tys. kilometrów, a poza stolicą 1,6 tys. kilometrów. W 2023 roku WTP przewiózł 955 796 344 pasażerów.

Nowy tabor i lepsza sieć połączeń

Dzięki unijnemu wsparciu po 2004 roku udało się dokończyć budowę pierwszej linii metra oraz wybudować niemal całą drugą linię. Europejskie środki pozwoliły także na kupno 72 nowych pociągów, które zasiliły obie linie i zdecydowanie poprawiły komfort podróżowania.

Zyskały także Tramwaje Warszawskie. Dzięki unijnemu dofinansowaniu zakupiono 434 nowe, niskopodłogowe wagony i udało się wycofać z użytkowania ostatnie pojazdy wyprodukowane w latach 60' i 70' i do 70 proc. zwiększyć odsetek udział pojazdów niskopodłogowych w taborze. Wymiana floty pozwoliła także na zapewnienie obsługi nowych tras tramwajowych (Tarchomin, Nowodwory, wkrótce Wilanów). Dzięki wsparciu europejskiemu możliwa była budowa torowiska na ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka oraz tak wyczekiwanej przez mieszkańców stolicy trasy do Wilanowa. Budowana jest także zajezdnia Annopol.

Unijne wsparcie przełożyło się także na wygodne, bardziej komfortowe i – co ważne, ekologiczne podróżowanie autobusami. W 2020 roku na stołeczne ulice wyjechało 130 przegubowych autobusów elektrycznych, których zakup został dofinansowany ze środków UE. Skierowano je do obsługi linii na historycznym Trakcie Królewskim. Dzięki dotacjom zakupiono także 160 niskoemisyjnych autobusów zasilanych gazem CNG i LNG, co stanowi blisko połowę wszystkich tego typu pojazdów we flocie Miejskich Zakładów Autobusowych.



Szybka Kolej Miejska dzięki unijnemu wsparciu nabyła 44 z 47 eksploatowanych obecnie pociągów. Pozwoliło to zbudować nową sieć połączeń kolejowych na terenie Warszawy i sąsiednich gmin, a także wycofać 8 najstarszych pojazdów. Zmodernizowano również bocznicę kolejową Warszawa Wola.

Europejskie dotacje pozwoliły także na utworzenie parkingów P+R, które są dużym ułatwieniem dla podróżnych. Można na nich zostawić samochód czy rower i kontynuować podróż komunikacją publiczną. Obecnie do dyspozycji podróżnych jest 4776 miejsc postojowych dla samochodów i niemal 1000 dla rowerów. Z systemu Parkuj i Jedź w Warszawie w 2023 roku skorzystało ponad 1,1 mln pojazdów.

Nowe możliwości, szybki rozwój

Komunikacja miejska to jeden z największych beneficjentów europejskich środków w stolicy.

Dzięki temu możliwy jest jej stały rozwój i podnoszenie jakości usług, co jest dostrzegane i doceniane nie tylko przez mieszkańców stolicy, ale także na arenie międzynarodowej. W 2023 roku w raporcie Quality of Living City (raport przygotowanym przez Komisję Europejską) Warszawa znalazła się w pierwszej dziesiątce (spośród wszystkich europejskich miast) w trzech kategoriach: łatwość znalezienia pracy, poprawa jakości życia w ciągu ostatnich 5 lat oraz właśnie jakość transportu publicznego.

Również w 2023 roku w konkursie Komisji Europejskiej na Europejską Stolicę Innowacyjności (The European Capital of Innovation Award 2023 – iCapital) Warszawa zajęła 2. miejsce. Jury doceniło konsekwentny rozwój ekosystemu innowacji miejskich.

W 2024 roku, w konkursie European Cities and Regions of the Future (Europejskie miasta i regiony przyszłości) Warszawa znalazła się na 4. miejscu w zestawieniu wśród 330 miast europejskich. Takie sukcesy nie byłby możliwe, gdyby nie tempo rozwoju stolicy – także w zakresie transportu miejskiego, od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

Szczegóły wykorzystania funduszy europejskich przez m.st. Warszawa, można znaleźć w specjalnej broszurze dostępnej na stronie miasta.

Nie powiedzieliśmy jednak jeszcze ostatniego słowa. W ramach perspektywy finansowej 2021-2027+ otwierają się nowe możliwości wspólnego pozyskania środków m.in. na zakup ekologicznego taboru autobusowego, ale także na poprawę efektywności energetycznej budynków publicznych.



Weekendowe zamknięcia Traktu Królewskiego

Od 30 marca, przez kolejne, wiosenne i letnie weekendy, Trakt Królewski zmienia się w deptak. Dla pieszych oraz rowerzystów przeznaczony zostały fragment Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia – od ronda gen. Ch. de Gaulle'a do skrzyżowania z Miodową. Autobusy linii 106, 111, 116, 128, 175, 178, 180, 222, 503, 518 i N44 jeżdżą trasami objazdowymi.

Trakt Królewski to jedno z ulubionych miejsc wycieczek mieszkańców i turystów odwiedzających stolicę. W najbliższych miesiącach znów będzie można w pełni docenić uroki tego miejsca wybierając się na spacer lub wycieczkę rowerową. Na weekendy ulice Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście będą zamykane dla ruchu samochodowego.

Zmiany na odcinku od ronda de Gaulle'a do Senatorskiej są wprowadzane w każdą kolejną noc z piątku na sobotę. Na zamkniętym dla ruchu odcinku mogą poruszać się wyłącznie niezmotoryzowani – piesi i rowerzyści. Podstawowa organizacja ruchu jet przywracana w poniedziałki przed świtem.

Z weekendowego deptaku można korzystać aż końca października (we wrześniu i październiku tylko na odcinku od Świętokrzyskiej do Miodowej). Dodatkowo, Trakt jest udostępniany także w czasie świąt i dłuższych weekendów: Bożego Ciała (od 30 maja do 2 czerwca) oraz Święta Wojska Polskiego (od 15 do 18 sierpnia).

Zmiany tras:

W tym czasie autobusy linii **106**, **111**, **116**, **128**, **175**, **178**, **180**, **222**, **503**, **518** i **N44** jeżdżą trasami objazdowymi i według zmienionych rozkładów jazdy. Autobusy linii dziennych kursują inaczej w soboty i niedziele, a nocne od nocy z piątku na sobotę do nocy z niedzieli na poniedziałek.

106 *w kierunku Mariensztatu:* OSTROROGA – … – Królewska – pl. S. Małachowskiego – Kredytowa – Jasna – Świętokrzyska – M. Kopernika – … – MARIENSZTAT;
w kierunku Ostroroga: MARIENSZTAT – … – Świętokrzyska – Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – … – OSTROROGA,

111 *w kierunku Gocławia:* ESPERANTO – … – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – rondo gen. Ch. de Gaulle'a – … – GOCŁAW;
w kierunku Esperanto: GOCŁAW – … – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – … – ESPERANTO,

116, **180**, **503** *w kierunku Wilanowa, Natolina Płn.:* CHOMICZÓWKA / KONWIKTORSKA – … – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży – WILANÓW / NATOLIN PŁN.;
w kierunku Chomiczówki, Konwiktorskiej: WILANÓW / NATOLIN PŁN. – … – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – … – CHOMICZÓWKA / KONWIKTORSKA,

128, **175** *w kierunku Szczęśliwic, Lotniska Chopina:* PL. PIŁSUDSKIEGO – Moliera – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – … – SZCZĘŚLIWICE / PL. PIŁSUDSKIEGO;
w kierunku Pl. Piłsudskiego: SZCZĘŚLIWICE / LOTNISKO CHOPINA – … – Marszałkowska – Królewska – PL. PIŁSUDSKIEGO,

178 *w kierunku Skorosze:* KONWIKTORSKA – … – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Świętokrzyska – … – SKOROSZE;
w kierunku Konwiktorskiej: SKOROSZE – … – Świętokrzyska -Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – … – KONWIKTORSKA,

222 *w kierunku Spartańskiej:* PLAC TRZECH KRZYŻY – Al. Ujazdowskie – … – SPARTAŃSKA;
w kierunku Bielańskiej: SPARTAŃSKA – … Al. Ujazdowskie – PLAC TRZECH KRZYŻY,

518 *w kierunku Pl. Trzech Krzyży:* NOWODWORY – … – Miodowa – Senatorska – pl. Bankowy – BIELAŃSKA;
w kierunku Nowodwory: BIELAŃSKA – Bielańska – Senatorska – Miodowa - … – NOWODWORY,

N44 *w kierunku Dw. Centralnego:* ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ – … – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Świętokrzyska – … – DW. CENTRALNY;
w kierunku Zajezdni Żoliborz: DW. CENTRALNY – … – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – … – ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ.

Podczas zamknięć Traktu Królewskiego zawieszane są przystanki Foksal 01 i 02, Ordynacka 01 i 02, Uniwersytet 01 i 02, Hotel Bristol 01 i 02, Pl. Zamkowy 01 i 02.



Trzech chętnych na prace przedprojektowe IV linii metra

Metro Warszawskie otworzyło oferty w przetargu na Prace przedprojektowe dla IV linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową w Warszawie. Wpłynęły trzy oferty. Teraz komisja przetargowa rozpocznie ich analizę, w tym poprawność złożenia.

Zamawiający przeznaczył na realizację zamówienia kwotę dokładnie 50 mln 922 tys. zł brutto. Oferty w przetargu (wszystkie są nieznacznie powyżej zakładanej kwoty) złożyły następujące firmy: ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. (54,7 mln zł brutto); Voessing Polska Sp. z o.o. (52,3 mln zł brutto) oraz Metroprojekt sp. z o.o. (52,2 mln zł brutto).

Linia M4 będzie ważnym elementem systemu komunikacyjnego miasta – połączy 9 dzielnic, pokona bariery komunikacyjne przecinające miasto (linie kolejowe, arterie drogowe), stworzy dogodne węzły przesiadkowe do innych środków transportu miejskiego.

Prace przedprojektowe linii M4 wraz ze Stacją Techniczno-Postojową powinny zakończyć się do 2027 roku.

Metro bez maszynistów?

Zadaniem wybranego w postępowaniu projektanta będzie wykonanie m.in.: opracowania stref wpływu budowy obiektów metra na zabudowę sąsiadującą, dokumentacji hydrogeologicznej i geologiczno-inżynierskiej, projektu koncepcyjnego – raportu wstępnego i końcowego.

Realizując zamówienie firma projektowa dokona analizy trasy IV linii metra, która obejmie lokalizację obiektów – ich usytuowanie w terenie, potencjalne miejsca kolizyjne lub wymagające szczególnego potraktowania, przy uwzględnieniu istniejących obiektów budowlanych i budynków, istniejącej infrastruktury oraz naturalnych przeszkód.

Prace przedprojektowe mają również dać odpowiedzi na pytanie, czy możliwe będzie zastosowanie prowadzenia ruchu pojazdów autonomicznych (poruszających się bez udziału maszynisty) oraz zastosowanie na stacjach systemu drzwi peronowych. Ważne będzie również wykorzystanie rozwiązań proekologicznych – m.in. związanych z zaopatrywaniem w energię i ciepło oraz wykorzystanie wód opadowych.

Terminy i kryteria oceny

Wykonawca na wykonanie całości prac będzie mieć 38 miesięcy. Zamawiający dokona wyboru oferty najkorzystniejszej – po rekomendacji komisji przetargowej składającej się z przedstawicieli biur i jednostek miejskich oraz reprezentantów dzielnic.



Oferty oceniane będą według kryterium cenowego (60 proc.) oraz kryteriów pozacenowych dot. dysponowania przez wykonawców osobami legitymującymi się dodatkowym doświadczeniem (doświadczenie: Projektanta Architekta, Projektanta Konstruktora, Projektanta Kolejowe, Projektanta Geologa – każde po 10 proc. wartości całkowitej oceny – ponad doświadczenie wymagane na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu).

Przedmiot zamówienia nie obejmuje wykonania koncepcji architektonicznej elementów wystroju (wykończenia) hal peronowych i hal odpraw, szczegółowej formy i kształtu pawilonów wyjściowych stacji metra oraz zagospodarowania terenu w rejonie projektowanych obiektów naziemnych linii metra. Takie elementy będą przedmiotem odrębnego postępowania prowadzonego przez m.st. Warszawa, które planowane jest w trakcie trwających prac przedprojektowych.

Najdłuższa linia metra w stolicy

Według przyjętych założeń linia M4 będzie dłuższa od dotychczasowych linii M1 i M2 – ma liczyć 26 kilometrów i 23 stacje – w tym dwie wspólne z M2 i M3. Osiem stacji ma być wyposażonych w komory torów odstawczych. W ramach odcinka ma powstać również kolejna

stacja techniczno-postojowa oraz nowa centralna dyspozytornia.

Zadaniem wybranego w postępowaniu projektanta będzie wykonanie m.in.: opracowania stref wpływu budowy obiektów metra na zabudowę sąsiadującą; dokumentacji hydrogeologicznej i geologiczno-inżynierskiej; projektu koncepcyjnego – raportu wstępnego i końcowego.

Prawdziwi Czarodzieje Kierownicy – Mistrzostwa Kierowców WTP

Zawód kierowcy autobusu miejskiego wymaga refleksu, dobrej koncentracji, opanowania i ogromniej odporności na stres. Najlepsi z najlepszych zmierzyli się ze sobą podczas III Mistrzostw Kierowców Warszawskiego Transportu Publicznego.

Warszawa to duże i tętniące życiem miasto, które stawia przed kierowcami autobusów niezwykle wysokie wymagania. Pojazdy transportu publicznego poruszają się w dużym ruchu ulicznym, gęstej siatce ulic, wśród samochodów, motocykli, rowerów i pieszych. Od umiejętności osób zasiadających „za kółkiem" 12- i 18-metrowych autobusów zależy bezpieczeństwo pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. Dlatego kierowczynie i kierowcy Warszawskiego Transportu Publicznego przechodzą szkolenia i specjalne kursy, a doroczna sportowa rywalizacja na torze wyścigowym to dla nich doskonały sposób na podniesienie umiejętności.

29 zawodniczek i zawodników na starcie

W imprezie zorganizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego wystąpili reprezentanci pięciu firm obsługujących w barwach WTP trasy w Warszawie i stołecznej aglomeracji.

Do rywalizacji stanęło 29 kierowców – 15 pań i 14 panów. Operatorzy prywatni mogli zgłosić do udziału po czterech kierowców, a Miejskie Zakłady Autobusowe, które obsługują największą liczbę linii i zatrudniają najwięcej kierowców, wskazały po cztery osoby z każdej z czterech warszawskich zajezdni.

Poprzednie edycje zawodów cieszyły się ogromnym zainteresowaniem – uczestnicy nie tylko świetnie się bawili, ale dzięki rywalizacji przeszli profesjonalne szkolenie, m.in. próbując swoich sił na płycie poślizgowej.

Tradycyjnie, trzeci już raz imprezę objął patronatem Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Slalom, poślizg kontrolowany czyli liczy się refleks

Na ulicach nikt się nie ściga. Bezpieczeństwo pasażera to podstawa. Prędkość jazdy musi być dopasowana do możliwości. Przy prowadzeniu autobusu WTP nie chodzi o bicie rekordów prędkości, ale o pewność, precyzję i sprawność wykonywanych manewrów, dlatego w tym roku również nie było prób szybkościowych. Każdy uczestnik zawodów przeszedł pięć prób: slalom bramkowy, omijanie przeszkody na płycie poślizgowej, wjazd przodem w stanowisko parkingowe, strącenie balonów i konkurencję zręcznościową SIMFLEX czyli symulator czasu reakcji.

Kierowcy podczas prób korzystali z czterech identycznych autobusów – dzięki temu osiągane wyniki były łatwe do porównania. Wyjątkiem była symulacja czasu reakcji, którą przeprowadzono na specjalnym urządzeniu.

Na torze byli obecni sędziowie, czuwający nad przebiegiem konkurencji i odpowiadający za punktację.



Nie sama satysfakcja

Mistrzem autobusowej kierownicy w stolicy został Michał Skalski, a wśród pań bezkonkurencyjna była Agnieszka Sylwestrzak – oboje z Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie!

Zwycięzcom oraz wszystkim uczestnikom serdecznie gratulujemy!

Zdobywcy trzech pierwszych miejsc otrzymali puchary, dyplomy, możliwość bezpłatnego udziału w szkoleniu doskonalenia techniki jazdy na Autodromie Jastrząb oraz bony podarunkowe. Wszyscy uczestnicy dostali pamiątkowe dyplomy i drobne upominki.

Ze względów bezpieczeństwa impreza miała charakter zamknięty. Zmagania kierowców autobusów można było śledzić w mediach społecznościowych WTP, gdzie zamieszczone były obszerne informacje i wiele ciekawych materiałów z III Mistrzostw Kierowców WTP.

3×3 jeździsz za free!

Już 3 czerwca rusza konkurs organizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. Do wygrania jest 50 biletów 90-dniowych WTP! Podejmij wyzwanie, zrób 3 zdjęcia zielonej Warszawy i podróżuj Warszawskim Transportem Publicznym przez 3 miesiące za free.

Warszawa to piękne i bardzo zielone miasto. Mało kto wie, że w stolicy jest 12 rezerwatów przyrody. Bardziej znane są miejskie parki i lasy. 50 takich wyjątkowych miejsc zostało oznaczonych na Zielonej Mapie Warszawy. Do każdego z tych miejsc można dotrzeć Warszawskim Transportem Publicznym. Naprawdę warto – szczególnie w czerwcu!

Rusza bowiem konkurs, w którym do wygrania jest 50 biletów 90-dniowych Warszawskiego Transportu Publicznego. Aby dać sobie szansę na 3 miesiące bezpłatnego podróżowania po stolicy trzeba podjąć trzytygodniowe wyzwanie, zrobić 3 zdjęcia wskazanych przez nas trzech różnych punktów znajdujących się na Zielonej Mapie Warszawy i w odpowiednim terminie przesłać je na adres promocja@ztm.waw.pl.

Fotograficzne wyzwania ogłaszać będziemy przez trzy pierwsze tygodnie czerwca – w każdy poniedziałek, na stronie internetowej www.wtp.waw.pl oraz na naszym profilu na Facebooku. Startujemy 3 czerwca! Na wykonanie każdego zadania i przesłanie go do ZTM macie tydzień. W konkursie udział wezmą osoby, które wykonają wszystkie trzy zadania. Zwycięzców poznamy do końca czerwca!

Szczegółowy regulamin konkursu jest na stronie www.wtp.waw.pl.

Osobowość WTP Przyjazna Pasażerom – VII edycja konkursu

Warto docenić tych, którym na sercu leży los innych ludzi! Właśnie dlatego po raz kolejny organizujemy konkurs dla pracowników operatorów świadczących usługi przewozowe w Warszawie i aglomeracji, którzy nie odwracają wzroku, pomagają i reagują czasem ryzykując własne zdrowie.

Warto nagradzać ludzi za to co robią dla innych nawet jeśli wymaga to zaangażowania i podjęcia działania w trudnych sytuacjach. Dlatego kolejny raz ogłaszamy konkurs dla pracowników, którzy nie są obojętni! Którzy swoją życzliwością i zaangażowaniem w pracę promują Warszawski Transport Publiczny i… zmieniają świat na lepsze.

W konkursie nagradzamy tych, którzy najczęściej są na pierwszej linii. To właśnie ich każdego dnia spotykają pasażerowie i to oni kojarzą się ze stołeczną komunikacją. Zależy nam na tym, żeby ich docenić, zauważyć wysiłek i codzienne starania.

Konkurs przeznaczony jest dla etatowych pracowników firm, które w ramach umów z Zarządem Transportu Miejskiego świadczą usługi przewozowe w Warszawie i aglomeracji. Pracodawcy mogą zgłosić osoby, które swoją wzorową postawą budują pozytywny wizerunek WTP (dla takich zgłoszeń przeznaczona jest kategoria Wybitny Pracownik WTP), a także te, które wyróżniły się niezwykłą postawą – ratując zdrowie, a nawet życie drugiej osoby (kategoria Bohater WTP).

Jakość WTP (zajrzyjcie do badań „Barometru Warszawskiego") tworzą ludzie z pasją, którzy dla pasażerów mają uśmiech i dobre słowo, a dla koleżanek i kolegów mogą stanowić wzór do naśladowania, bo nie boją się działać.

Spośród osób zgłoszonych do konkursu (termin przesyłania zgłoszeń upływa 30 czerwca 2024 roku), kapituła złożona z przedstawicieli ZTM oraz m.st. Warszawy wybierze laureatów. Kapitule, jak co roku, będzie przewodniczyła Katarzyna Strzegowska, dyrektor ZTM, a nagrody wręczy Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy. Rozstrzygnięcie konkursu do 15 września.

„Starajcie się zostawić ten świat choć trochę lepszym, niż go zastaliście" Robert Baden-Powell.



WTP od kuchni – zajrzyj, gdzie wzrok nie sięga



Ruszamy z podcastem, w którym chcemy opowiedzieć o „zakamarkach Warszawskiego Transportu Publicznego". Jak powstają rozkłady jazdy i siatki połączeń, czym zajmują się ludzie, którzy na co dzień „są na zapleczu", ale dzięki ich pracy komunikacja miejska w Warszawie i aglomeracji działa sprawnie o każdej porze dnia i nocy – tego wszystkiego dowiesz się, gdy zajrzysz do WTP od kuchni!

Warszawski Transport Publiczny to półtora tysiąca autobusów, setki tramwajów i dziesiątki pociągów metra oraz Szybkiej Kolei Miejskiej, które codziennie wyjeżdżają na ulice. To także tysiące przystanków, na których czekają pasażerowie i miliony sprzedanych każdego roku biletów. To widać na ulicach i w statystykach, ale WTP to także ludzie, którzy to wszystko planują, nadzorują, naprawiają, kiedy trzeba i oczywiście kierują pojazdami.

O ich pracy warto opowiedzieć, a jeszcze lepiej będzie, jeśli zrobią to sami i dlatego postanowiliśmy oddać im głos w nowym podcaście „WTP od kuchni". Planowanie zmian tras, czy rozkładów jazdy wymaga ogromnej fachowej wiedzy i korzystania ze specjalistycznych programów. Nikt tutaj nie zgłasza pretensji do nieomylności, dlatego często nad jedną zmianą pracuje wiele osób, a nawet przeprowadzane są konsultacje społeczne. A to tylko przykład jeden z wielu.

Jedno jest pewne. W Warszawskim Transporcie Publicznym (czyli w ZTM i u przewoźników) nie pracują przypadkowi ludzie. To często są prawdziwi pasjonaci komunikacji miejskiej, którzy mogą się podpisać pod słowami Thomasa Edisona: „Nie przepracowałem ani jednego dnia w swoim życiu. Wszystko co robiłem, to była przyjemność".

Zapraszamy na **YouTube**!

Ze Strażą Miejską Bezpiecznie – konkurs rozstrzygnięty, nagrody rozdane

Już dziesiąty raz uhonorowano warszawskich piątoklasistów, którzy wzięli udział w konkursie wiedzy dotyczącej szeroko pojętego bezpieczeństwa. Konkurs został organizowany przez Straż Miejską pod patronatem honorowym Rafała Trzaskowskiego, prezydenta Warszawy. W rywalizacji udział wzięło 48 szkół podstawowych z 16 dzielnic. Zarząd Transportu Miejskiego ponownie był partnerem konkursu.

We wtorek, 9 kwietnia, podczas uroczystej gali w Sali Ratuszowej Pałacu Kultury i Nauki, pojawili się nie tylko zwycięzcy, ale wszyscy uczestnicy wielotygodniowych zmagań. Wśród nich rozlosowane zostały nagrody ufundowane przez partnerów wspierających konkurs, w tym nagroda główna – rower górski.

Zwycięzcami tegorocznej edycji konkursu „Ze Strażą Miejską bezpiecznie" zostali:

- miejsce pierwsze: uczniowie ze Szkoły Podstawowej nr 225 na Woli,
- miejsce drugie: uczniowie Szkoły Podstawowej nr 395 Praga-Północ,
- miejsce trzecie: uczniowie Szkoły Podstawowej nr 138 na Wawrze.

W uroczystości, oprócz uczniów i pedagogów, wzięli udział między innymi Tomasz Bratek, zastępca prezydenta m.st. Warszawy, Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, Jarosław Misztal, zastępca dyrektora Stołecznego Centrum Bezpieczeństwa, burmistrzowie dzielnic i pozostali partnerzy konkursu.

Wszystkim uczestnikom i zwycięzcom gratulujemy!



Weekendy na Mazowszu – z Mazobiletem!

Mazobilet to nowa oferta, dzięki której w weekendy bez ograniczeń można podróżować pociągami Kolei Mazowieckich, WKD i SKM, a także metrem, tramwajami i autobusami.

Czym jest Mazobilet?

Mazobilet to bilet imienny, który można kupić w kasach biletowych i biletomatach, a także za pośrednictwem aplikacji mobilnych: Koleje Mazowieckie, SkyCash, mPay lub przez internet. Może być kupiony przez jednego pasażera lub grupę liczącą od 2 do 5 osób (jedna z nich musi wpisać swoje dane na bilecie). Bilet jednoosobowy kosztuje 49 zł, a grupowy – 99 zł.

Oferta obowiązuje w każdy weekend od piątku od godz. 19.00 do poniedziałku do godz. 8.00.

Podróżni z Mazobiletem mogą jeździć pociągami Kolei Mazowieckich (z wyjątkiem pociągów „Słoneczny" i „Słoneczny BIS"), Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Szybkiej Kolei Miejskiej oraz autobusami KM na trasie stacja Modlin – Lotnisko Modlin, a także środkami Warszawskiego Transportu Publicznego (autobusami, tramwajami, metrem) w pierwszej i drugiej strefie biletowej.



Warszawskie sieci tramwajowe wzorem dla Koreańczyków

Warszawskie tramwaje zaciekawiły przedstawicieli Korea Transport Institute oraz SunKoo Engineering, którzy przybyli do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego, aby porozmawiać m.in. na temat sieci tramwajowej biegnącej w pasach drogowych oraz doświadczeń z dzielenia pasu drogowego pomiędzy pojazdy szynowe i kołowe.



Korea nie ma doświadczeń z tramwajami, ale ze względu na ich efektywność i stosunkowo niski koszt rozpoczyna rządowy projekt promowania tego środka transportu. Zainteresowanie gości wzbudziły m.in. przepisy dotyczące inwestycji tramwajowych, system sygnalizacji ruchu, dający priorytet pojazdom szynowym przed autobusami, systemy antykolizyjne i krajowe oraz lokalne wytyczne przy konstruowaniu nowych linii.

Omówiono także największe wyzwania, z jakimi się mierzy Warszawa przy budowie nowych trakcji, koszt inwestycji w zależności od uzbrojenia terenu pod inwestycją, a także wysokość zwrotu z biletów i nakłady na transport publiczny w stolicy.

Koreańskich gości z założeniami Warszawskiego Transportu Publicznego zapoznał Michał Piwowarski, starszy specjalista ds. transportu publicznego z Działu Organizacji Przewozów w ZTM. O nowych inwestycjach, jakimi są tramwaj do Wilanowa i tramwaj na ulicy M. Kasprzaka opowiedzieli Grzegorz Madrjas z Tramwajów Warszawskich oraz Maciej Florczak z Biura Architektury i Planowania Przestrzennego urzędu miasta.

Spotlog na Młocinach

W środę, 17 kwietnia uczestnicy międzynarodowego projektu SPOTLOG (Zielone i Społecznie Odpowiedzialne Innowacje w Logistyce Miejskiej), którego interesariuszem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, odwiedzili węzeł komunikacyjny Młociny. Gości interesował zarówno parking Park&Ride, jak i liczne możliwości przesiadkowe dla mieszkańców północnego Mazowsza.

Projekt SPOTLOG (Green and Socially resPOnsible ciTy Logistics InnovaTions) nastawiony jest na dzielenie się wiedzą i doświadczeniami. Jego uczestnicy poznają praktyki związane z integracją usług transportu publicznego i transportu towarów. Kilkudziesięcioosobowa grupa z zaciekawieniem przyglądała się rozwiązaniom komunikacyjnym na Młocinach; duże zainteresowanie wzbudził zwłaszcza parking, tak licznie wykorzystywany przez mieszkańców północnej części aglomeracji

warszawskiej. Uczestnicy projektu mieli wiele pytań dotyczących m.in. dostępności miejsc parkingowych, użytkowników parkingu, możliwości ładowania samochodów elektrycznych oraz integracji autobusów, samochodów prywatnych, tramwajów i metra w jednym miejscu.

Spotlog to projekt realizowany w ramach programu Interreg. Jego liderem jest Uniwersytet w Aveiro, a konsorcjum projektowe współtworzy 11 partnerów z 8 państw (Portugalia, Włochy, Belgia, Francja, Rumunia, Łotwa, Polska i Finlandia).

Głównym celem tego projektu jest angażowanie społeczności lokalnych w tworzenie społecznie odpowiedzialnych systemów logistycznych, opartych na systemach możliwie zeroemisyjnych, poprzez wykorzystanie dostępnych zasobów oraz cyfryzację usług transportu towarów i pasażerów. Partnerzy projektu SPOTLOG dążą do udoskonalenia instrumentów polityki regionalnej w kierunku europejskich celów mobilności, sprzyjającej włączeniu społecznemu i neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla.



Ulice i torowiska sprzątamy na mokro

Regularnie i z użyciem wody – tak Zarząd Oczyszczania Miasta dba o czystość stolicy. Każdej nocy sprząta warszawskie jezdnie i torowiska tramwajowe.

Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) codziennie porządkuje na mokro trasy, po których poruszają się pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego – ulice i torowiska tramwajowe. W ciągu tygodnia to łącznie 1300 km dróg. – Nasze prace wpływają pozytywnie nie tylko na estetykę przestrzeni publicznej, ale także na bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców, wśród których są miliony pasażerów komunikacji miejskiej. Utrzymanie wysokiego standardu czystości stolicy jest możliwe dzięki optymalnemu systemowi sprzątania, który opiera się na regularnych pracach porządkowych oraz działaniach interwencyjnych, podejmowanych w odpowiedzi na nagłe zaśmiecenia. – mówi Robert Szymański, p.o. dyrektora Zarządu Oczyszczania Miasta.

Regularnie i kompleksowo

ZOM zaplanował, że w tym roku wyczyści jezdnie 34 razy, a torowiska 75 razy. Każdego tygodnia prace realizują 32 zamiatarki i zmywarki. Podczas porządków używają wody, którą zraszają zarówno nawierzchnię, jak i szczotki. Podnosi to efektywność sprzątania, ale też ogranicza wzbijanie pyłów, co poprawia jakość powietrza i wpływa korzystnie na zdrowie mieszkańców stolicy. Regularność działań przekłada się również na bezpieczeństwo użytkowników ulic, bo błoto i inne zanieczyszczenia na jezdni mogą stwarzać ryzyko poślizgu.

W tym roku, tak jak i w ubiegłych latach, Zarząd Oczyszczania Miasta planuje użyć wody z miejskich basenów, która zamiast trafić do kanalizacji, jest wykorzystywana do mycia ulic. W ciągu 4 takich akcji pływalnie oddały w sumie 9 mln litrów wody.

Nocne porządki

Zamiatarki i zmywarki wyjeżdżają na stołeczne drogi nocami – ze względu na mniejsze natężenie ruchu. Są to duże, specjalistyczne pojazdy, które przemieszczają się z niewielką prędkością ok. 10 km/h. Nocna pora nie wpływa negatywnie na przejezdność ulic, natomiast wykonywanie prac w ciągu dnia mogłoby powodować korki i stwarzać sytuacje niebezpieczne dla kierowców.

Kalendarz sprzątania

Harmonogram prac służb oczyszczania mieszkańcy mogą sprawdzić w Kalendarzu sprzątania na stronie www.zom.waw.pl. Wystarczy wpisać nazwę ulicy, żeby wyświetliły się informacje, kiedy prowadzone są porządki. Ich realizacja jest uzależniona od pogody, co oznacza, że kiedy warunki są niesprzyjające, np. gdy pada ulewny deszcz, to działania są odwoływane.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Utrzymanie porządku to zadanie wielu zarządców. Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada za czystość 1300 km warszawskich ulic o kategorii krajowej, wojewódzkiej i powiatowej. Sprząta również utwardzone torowiska tramwajowe. Drogami ekspresowymi zajmuje się GDDKiA, gminnymi – urzędy dzielnic, a ulicami osiedlowymi – zarządcy osiedli.


ZT18
IVECO





Warszawski
Transport
Publiczny



PARKUJ ZA DARMO*
I BEZPIECZNIE NA
P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA
WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego





JEDYNA TAKA NOC







PRZEJAZD BEZPŁATNY / FREE OF CHARGE

EMILII PLATER

ZAJEZDNIA STALOWA

EMILII PLATER

NORBLIN

RONDO DASZYŃSKIEGO

Prosta

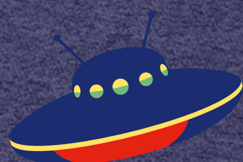
Towarowa

NOC MUZEÓW

DWUDZIESTA EDYCJA

18.05.2024









NOC MUZEÓW
DWUDZIESTA EDYCJA
18.05.2024

Tramwajem na Sielce



Ponad kilometr nowych torów, w większości pokrytych rozchodnikiem, wygodne perony przystankowe, obok jeszcze więcej zieleni i droga dla rowerów – tak prezentuje się trasa tramwajowa na ulicy J. Gagarina. Kursują nią tramwaje linii 11.

– Bardzo się cieszę, że po ponad 50 latach tramwaj wrócił na ten odcinek Mokotowa – pomiędzy ulicą Czerniakowską a Belwederską. Ta trasa jest odnogą tramwaju na Wilanów, którą intensywnie budujemy. Również na ulicy Gagarina trwają ostatnie, drobne prace wykończeniowe, ale tramwaje mogą już bezpiecznie i komfortowo wozić pasażerki i pasażerów. Chcieliśmy dotrzymać majowego terminu uruchomienia tej trasy i to się udało – mówił Rafał Trzaskowski podczas inauguracji nowej trasy tramwajowej, którą mieszkańcy Sielc i Czerniakowa dojadą do centrum miasta dokładnie w kwadrans.

Szybko i wygodnie

Ponad 2 kilometrowy odcinek torów na ulicy J. Gagarina między Czerniakowską i Belwederską oraz na Goworka i Spacerowej od Belwederskiej do Puławskiej to pierwszy z oddanych do ruchu elementów budowanej trasy tramwajowej do Wilanowa. Na nowej trasie kursują od 14 maja tramwaje linii 11. W szczycie „jedenastka" łączy Mokotów (Sielce) z Nowym Bemowem, a poza szczytem oraz w soboty, niedziele i święta tramwaje dojeżdżają na Wolę (dokładnie – na Cmentarz Wolski). Trasę tę obsługują – również ze względu na specyfikę końcowego przystanku – dwukierunkowe i niskopodłogowe tramwaje marki Hyundai.

Oto dokładna trasa:

11: *w szczycie:* NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska...;
poza szczytem oraz w weekendy: CM. WOLSKI – Wolska – M. Kasprzaka – Prosta – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – Goworka – Spacerowa – J. Gagarina – SIELCE;

Na nowym odcinku trasy tramwaj zatrzymuje się na czterech nowych przystankach:

- **Goworka 03** – na ulicy Goworka w kierunku Sielc, po wschodniej stronie ulicy Puławskiej,
- **Spacerowa 05 i 06** – przy skrzyżowaniu ulic Spacerowej i J. Gagarina z Belwederską,
- **Sielecka 01 i 02** – przy skrzyżowaniu ulicy J. Gagarina z Sielecką,
- **Sielce 05 i 06** – po zachodniej stronie skrzyżowania ulicy J. Gagarina z Czerniakowską.

Na Sielcach tramwaje zmieniają kierunek jazdy – nie ma w tym miejscu klasycznej pętli. To także wygodny i bezpieczny terminal przesiadkowy – w obrębie skrzyżowania ulic J. Gagarina/Czerniakowska pasażerowie mają do dyspozycji cztery przystanki autobusowe.

Czas przejazdu z ulicy Puławskiej na Sielce to 6 minut. Częstotliwość kursowania tramwajów linii 11 to 8 minut w szczycie, 12 poza nim.

Drzewa, krzewy, droga dla rowerów

Przystanki są wyposażone w wiaty, nawierzchnię wykonano z płyt ze ścieżkami prowadzącymi z prefabrykatów, z polami uwagi, ostrzegawczymi wypustkami i żółtą linią przy krawędzi peronów. Jest także System Informacji Pasażerskiej.

Budowie torów towarzyszyła też pełna przebudowa jezdni. Kierowcy mają teraz do dyspozycji dwie jezdnie po dwa pasy ruchu – miejsce dwóch wewnętrznych oraz dawny pas zieleni między jezdniami zajęły tory, które obsadzone zostały rozchodnikiem.

Planując nową trasę tramwajową nie zapomniano o rowerzystach – wzdłuż ulicy J. Gagarina powstała droga dla rowerów i została ona zbudowana omijając drzewa, dzięki czemu nie trzeba było ich usuwać. Dosadzonych zostało aż 66 drzew – to o 8 więcej niż planowano. Więcej jest również niskiej zieleni – oprócz 800 metrów rozchodnika na torach – są tu także krzewy i rabaty z kwitnącymi bylinami. Z kolei wypełnione kamieniami gabiony na końcowym przystanku przy Czerniakowskiej obsadzone zostały bluszczem.

Tramwaje kursowały już w przeszłości ulicą J. Gagarina, w latach 1957-1973. Dalej jechały ulicą Czerniakowską, w kierunku Wilanowa – pętla końcowa była tu gdzie dziś jest autobusowa pętla Wilanów (po drodze jeszcze była pętla Sadyba – dziś także przeznaczona dla autobusów). W ostatnich latach kursowały tam tramwaje linii 2 (z Annopola) oraz 14 (z Okęcia, dziś P+R al. Krakowska). Ówczesne władze Warszawy zdecydowały o poszerzeniu ulicy Czerniakowskiej – kosztem komunikacji miejskiej – dla coraz większego ruchu samochodowego. Likwidacja linii do Wilanowa w czasach rządów pierwszego sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka była błędem i było to związane z fascynacją masową motoryzacją.

Projekt budowy trasy tramwajowej na Gagarina współfinansowany był ze środków Unii Europejskiej i otrzymał wsparcie w kwocie 43 347 766,29 zł. Szczegóły można znaleźć na stronie inwestycji.



Kolektor pod torami

Równolegle z pracami przy trasie tramwajowej na ulicy J. Gagarina trwała budowa kolektora Mokotowskiego Bis, którym w marcu rozpoczął się transport ścieków i wód opadowych. Technologia bezwykopowa pozwoliła utrzymać ruch kołowy ulicą w obu kierunkach przez cały czas trwania robót.

Nowo wybudowany kolektor Mokotowski Bis ma ok. 1,2 km długości. Od strony ulicy Belwederskiej został połączony z kolektorem Mokotowskim, a od strony ulicy Czerniakowskiej z Nadbrzeżnym. Jego średnica wewnętrzna to 2,8 m. Będzie mógł pomieścić ok. 6,9 tys. m sześc. ścieków i wód opadowych, odciążając kolektor Mokotowski. Zadanie wykonało konsorcjum firm: Inżynieria Rzeszów S.A. (lider), Balzola Polska Sp. z o.o., Construcciones y Promociones Balzola S.A. Wartość umowy wynosi nieco ponad 190 mln zł brutto.

Umowa na budowę kolektora Mokotowskiego Bis była realizowane w formule projektuj – buduj. Podpisano ją 5 maja 2020 roku, prace w terenie rozpoczęły się w maju 2022 roku. To także przedsięwzięcie współfinansowane z UE.

Zmiany w komunikacji miejskiej

W nocy z niedzieli na poniedziałek, z 12 na 13 maja, na ulicę Spacerową wróciły dwa kierunki ruchu. Autobusy linii 131, 501, 519 i 522 wróciły już na swoje trasy podstawowe, czyli ulicami Spacerową i Goworka w obu kierunkach. Autobusy 167 i 168 jeżdżą tymi ulicami na pętle Stare Bemowo/Fort Radiowo lub Woronicza. Te jadące w stronę Siekierek-Sanktuarium oraz Witolina pozostały jeszcze na dotychczasowym objeździe al. Niepodległości, Stefana Batorego, L. Waryńskiego i Puławską. Autobusy linii 119 do pętli Rakowiecka-Sanktuarium kursują ulicami Sielecką, J. Gagarina, Spacerową, Goworka, a w stronę Wiśniowej Góry – Stefana Batorego, L. Waryńskiego, Puławską, Goworka, Spacerową do J. Gagarina i Sieleckiej. Autobusy linii nocnych N31 i N81 na Dworzec Centralny także jeżdżą ulicami Spacerową i Goworka.

W nocy ze środy na czwartek, z 15 na 16 maja, tramwajarze otworzyli wyjazd z ulicy Chełmskiej na Belwederską i Jana III Sobieskiego. Zamknięte zostało natomiast połączenie z ulicą Dolną.

Od czwartku, 16 maja, na swoje trasy podstawowe w obu kierunkach wróciły autobusy linii 107, czyli ulicami Chełmską i Czerniakowską oraz nocne N31 i N81 – J. Gagarina, Czerniakowską i Chełmską. Przestały kursować autobusy zastępczej linii nocnej Z31. Zmieniła się trasa linii 119 – w stronę Rakowieckiej-Sanktuarium autobusy jadą ulicami: Chełmską, Belwederską, Spacerową i Goworka, a w stronę Wiśniowej Góry kursują Belwederską i Chełmską. Autobusy 141 omijają (w obu kierunkach) zamkniętą ulicę Dolną jadąc J. Gagarina, Spacerową, Goworka i Puławską. Zmieniła się także trasa autobusów linii 172 – dojeżdżają (i potem ruszają w przeciwnym kierunku) do pętli przy ulicy Chełmskiej (nieopodal Czerniakowskiej). Autobusy nie jeżdżą ulicą Dolną tylko Puławską do Goworka, Spacerowej i Belwederskiej, aby Chełmską dojechać do pętli.

Tramwaj do Wilanowa

Trasa na Sielce jest częścią budowy trasy tramwajowej do Wilanowa. Ta inwestycja stanowi część projektu współfinansowanego ze środków unijnych w ramach POIiŚ 2014-2020. W jego skład wchodzi także zakup 50 nowych tramwajów niskopodłogowych, budowa zajezdni na Annopolu i montaż tablic z informacją pasażerską na przystankach. Jego łączny koszt wynosi 1 mld 201 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 554,6 mln zł.

Budowana trasa ma trzy odnogi – właśnie tę na ulicy J. Gagarina oraz z Puławskiej w Rakowiecką



i z Jana III Sobieskiego w św. Bonifacego. Umowa na budowę odcinka na ulicy Rakowieckiej została podpisana w sierpniu 2023 roku. Wkrótce rozpoczną się prace w terenie.

To niedługa trasa (ok. 1 km), ale wiele zmieni w codziennych dojazdach do centrum. Tramwaj na ulicy Rakowieckiej pozwoli dojechać do stacji metra Pole Mokotowskie i połączy Puławską z al. Niepodległości. A to oznacza, że do kolejnych miejsc w stolicy będzie można dojechać tramwajem. Przejazd z Wilanowa do metra przy Polu Mokotowskim zajmie około 15 minut, a z Dolnej – mniej niż 10 minut.

Tory na ulicy Rakowieckiej pobiegną jej północną stroną i zajmą część obecnej jezdni. Do dyspozycji kierowców będzie dwukierunkowa jezdnia o szerokości około 6 metrów po południowej stronie. Ulica nabierze kameralnego charakteru i będzie przypominać drugą część Rakowieckiej, między al. Niepodległości a Wołoską, gdzie jeżdżą tramwaje. Prace obejmą też przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego wraz z zasilaniem. Powstaną też cztery nowe perony tramwajowe. Nowa trasa będzie wymagała zasilania tramwajów w energię elektryczną i dlatego zostanie zmodernizowana podstacja trakcyjna przy ulicy Wiśniowej. Przebudowana zostanie też infrastruktura podziemna jak, instalacje elektryczne, sieć gazowa, wodociąg i kanalizacja.

Na ulicy Rakowieckiej będą zielone tory z rozchodnikiem. Zaplanowano też zasadzenie 39 dużych drzew w tzw. standardzie warszawskim, co oznacza, że w momencie zasadzenia będą miały obwód pnia ok. 25 cm. Oprócz drzew zostanie zasadzonych ponad 900 krzewów i ponad 3 000 bylin, traw i cebulek kwiatowych.

Nową trasę tramwajową zbuduje firma Balzola. Koszt inwestycji to 63,8 mln złotych netto. Wykonawca ma 22 miesiące na budowę nowej trasy.

Druga odnowa będzie wzdłuż ulicy św. Bonifacego aż do pętli autobusowej Stegny. Umowa została podpisana w styczniu 2023 roku. Koszt budowy wyniesie 56 mln zł. Wykonawcą będzie Budimex S.A. który odpowiada za budowę tramwaju do Wilanowa. Budowa w terenie trwa.

Tory tramwajowe wzdłuż ulicy św. Bonifacego połączą się z powstającą trasą tramwaju do Wilanowa. Tramwaje będą mogły skręcać w kierunku centrum i w kierunku Wilanowa. Długość trasy wyniesie około 800 metrów a trasa będzie zakończona wspólną pętlą tramwajowo-autobusową przy szkole podstawowej im. Raoula Wallenberga. To będzie bardzo wygodne miejsce do przesiadek, bo zaplanowaliśmy stanowiska dla autobusów tuż obok peronów tramwajowych. Tory tramwajowe znajdą się na środku ulicy św. Bonifacego. Kierowcy będą mieli do dyspozycji, jak dotąd, po jednym pasie ruchu i dwie zawrotki – na wysokości ulicy Batumi i przy pętli.





WLT zapraszają

Jeśli ktoś chce wybrać się na wycieczkę Warszawskimi Liniami Turystycznymi (a statystyki podpowiadają nam, że jest takich wielu), to gdzie i jak może kupić bilety?

Sezon wiosenno-letni jest w pełni. Warszawiacy i goście szukają pomysłów na wycieczkę czy spędzenie miło weekendu. Jednym z najlepszych pomysłów jest wybranie się na przejażdżkę Warszawskimi Liniami Turystycznymi. Można w ten sposób poznać stolicę, która oferuje wiele niezapomnianych widoków, albo wypuścić się poza miasto, na malownicze Mazowsze.

Czasami do tego celu trzeba mieć bilet, a czasami… nie. Czasami wystarczy zwykły, taki jakiego używamy na co dzień w Warszawskim Transporcie Publicznym, a niekiedy trzeba kupić specjalną wejściówkę. Skomplikowane? Wcale nie, ale jeśli ktoś nie jest pewny tego, co i gdzie jest potrzebne, to już spieszymy z wyjaśnieniem.

Promy i zabytki – prosta sprawa

Zacznijmy od tego, co najprostsze i najwygodniejsze w tym przypadku, czyli od promów. Na trzech jednostkach, oferujących przeprawienie się przez Wisłę (patrząc od północy **„Wilga”**, **„Pliszka”** i **„Słonka”**), nie trzeba mieć biletów – pływanie nimi jest bezpłatne, nawet jeśli przewozimy rower.

Bilety są potrzebne podczas przejażdżki zabytkowymi liniami **tramwajowymi 36** i **T** oraz **autobusową linią 100**. Tutaj sprawa jest bardzo prosta. Wystarczy zwykły bilet z taryfy przewozowej oferowanej przez ZTM (nawet 20-minutowy), a jeśli ktoś ma bilet długookresowy, to po prostu wsiada do pojazdu i rusza w drogę.





Te linie są obsługiwane taborem zabytkowym i może się zdarzyć, że na pokładzie nie znajdziemy kasowników, a mamy w ręku świeżo kupiony bilet kartonikowy. Co wtedy? W pojazdach bez współczesnych kasowników, pasażerowie spotkają konduktorów z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Ich rolą jest pomoc przy kasowaniu biletów jednorazowych w tradycyjnych „dziurkaczach” lub za pomocą szczypiec konduktorskich. Bilety krótko- i długookresowe kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej prosimy skasować wcześniej w innym pojeździe (takim, który ma żółty kasownik) lub bramce metra.

Autobus do kolejki, kolejka do autobusu

A co w przypadku linii wyjeżdżających lub wypływających poza miasto, czyli Kolejki Piaseczyńskiej i statku „Zefir”? Na te przejazdy trzeba mieć specjalne bilety, ale ich kupienie jest prostą sprawą (no, chyba że wszystkie się rozejdą).

Najpierw o tym, co jeździ, czyli Kolejce Piaseczyńskiej. Pociąg startuje ze stacji w Piasecznie, więc najpierw trzeba tam dotrzeć. Można to zrobić na kilka sposobów - indywidualnie, korzystając z połączeń normalnymi liniami WTP albo specjalnej linii autobusowej 51 (do podróży samochodem nie zachęcamy…). I tu ważna uwaga: linia 51 jest przeznaczona **tylko dla osób wybierających się na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową**.

Z autobusu można skorzystać na podstawie biletu, wydanego przez Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej, na przejazd

kolejką i dowożący do niej autobus. Nie ma możliwości zakupu biletu tylko na autobus linii 51.

Bilety można kupić na stronie internetowej Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej. Jeśli kupujemy bilet tylko na kolejkę, to zapłacimy 49 złotych (bilet normalny), a jeśli wybieramy cały pakiet (autobus nr 51 + kolejka), to zapłacimy o 10 zł więcej. Piaseczyńska Kolejka Wąskotorowa oferuje cały pakiet zniżek i biletów specjalnych (m.in. dla posiadaczy Karty Warszawiaka czy Karty Dużej Rodziny), a ze szczegółami oferty można się zapoznać na stronie internetowej.

Jeszcze jedna uwaga: bilety na kolejkę można kupować też w kasie na stacji, ale cena biletu kupionego w dniu odjazdu pociągu w kasie na peronie jest wyższa o 5 zł od standardowej.

Czy da się jeszcze popłynąć?

Największym wyzwaniem jest rejs do Serocka, ale nie dlatego, że kupowanie biletów jest takie skomplikowane. Po prostu wszystkie bilety, dostępne w serwisie bilety24.pl na cały sezon, zostały już wykupione. Co teraz ma zrobić warszawiak, który jednak chciałby w weekend popłynąć?

Przede wszystkim może się wybrać do **Punktu Obsługi Pasażerów Metro Dworzec Wileński**, gdzie jest sprzedawana oddzielna pula wejściówek. Bilety można kupować w piątki w godzinach 15:00-18:00 oraz w soboty od 8:00 do 11:00. Płatność stacjonarna możliwa jest wyłącznie gotówką.

Jeśli z jakichś powodów i tutaj mu się nie uda, to może śledzić… serwis bilety24.pl. Tam mogą się pojawiać bilety, których armator nie sprzedał w piątek na rejs sobotni lub w sobotę na rejs



niedzielny – „Zefir" wypływa wcześnie rano i w dniu rejsu kasa w POP już nie zdąży sprzedać wejściówki.

Pasażerowie, którzy zrezygnują z rejsu do Serocka powinni zgłosić się do stanowiska sprzedaży biletów armatora znajdującego się w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na stacji metra Dworzec Wileński – nie później niż na jeden dzień przed planowanym rejsem, w dniach i godzinach funkcjonowania stanowiska sprzedaży (tj. w piątki 15:00-18:00 i soboty 8:00-11:00). W przypadku zwrotu biletu zakupionego on-line należy go fizycznie wydrukować i na tej podstawie dokonać zwrotu. Zwrot nie jest możliwy na podstawie otrzymanego drogą elektroniczną kodu QR.



Poznajcie kolejną Twarz WTP
Pani Klaudia Snarska – planowo i na czas!

Pani Klaudia swoją przygodę z Szybką Koleją Miejską rozpoczęła w 2012 roku na stanowisku kierownika pociągu. Kiedy dwa lata później skończyła studia na kierunku logistyka i odbyła niezbędne praktyki awansowała na stanowisko głównej specjalistki ds. planowania przewozów. To był strzał w dziesiątkę, bo ta praca jest dla pani Klaudii nie tylko obowiązkiem, ale przede wszystkim pasją, zajęciem które sprawia przyjemność i daje dużo satysfakcji.

Pani Klaudia opiekuje się przypisanymi jej liniami SKM. Jej główne zadanie polega na tym, aby przy bardzo wielu zmiennych, tak ułożyć rozkład jazdy, aby pasażerowie byli zadowoleni i docierali na czas do celu, a pociągi nie miały przestojów. To nie tylko praca przed ekranem komputera. Praca na stanowisku specjalisty ds. planowania przewozów wymaga poza niezbędną wiedzą specjalistyczną, także dokładności i umiejętności analitycznych. Ważna jest dobra komunikacja i współpraca z pracownikami zarządcy infrastruktury kolejowej, z przedstawicielami innych przewoźników oraz z organizatorem publicznego transportu miejskiego czyli Zarządem Transportu Miejskiego. Niezbędnym narzędziem pracy przy układaniu rozkładu jazdy jest odpowiedni program komputerowy, w którym widać wszystkie ograniczenia w ruchu na liniach kolejowych, tj. zamknięcia torowe czy ograniczenia prędkości oraz wolne przestrzenie umożliwiające zamówienie dodatkowego przejazdu pociągu, którego pierwotnie nie obejmował roczny rozkład jazdy.

Roczny rozkład jazdy jest najważniejszym dokumentem regulującym pracę przewozową. Uchwalany jest corocznie przez zarządcę infrastruktury kolejowej, w oparciu o zapotrzebowanie zgłaszane przez wszystkich przewoźników korzystających z danych linii. Roczny rozkład jazdy jest tzw. ramowym dokumentem, który z uwagi na remonty, modernizacje, wypadki, bieżące serwisowanie torów i sieci trakcyjnej, ulega zmianom. Czasem praca nad nim przypomina układanie niezwykle skomplikowanych puzzli. W tym celu pani Klaudia bierze udział w komisjach, spotkaniach, negocjacjach, na podstawie których ustalane są wszelkie niezbędne do wykonania w danym okresie zadania oraz liczba pociągów, których trasy muszą ulec zmianie. Na podstawie tych informacji, nasza bohaterka ustala plan ruchu pociągów na danym odcinku starając się, aby pasażerowie jak najmniej odczuli zmiany w rozkładzie jazdy. To zadanie jest bardzo trudne i wymaga wysokich umiejętności interpersonalnych, aby przekonać innych przewoźników oraz zarządcę infrastruktury kolejowej do jak najmniejszych zmian w kursowaniu pociągów SKM - pierwszeństwo przy otrzymywaniu pozytywnej decyzji o przydziale tras mają pociągi dalekobieżne i regionalne, natomiast SKM, ma status przewoźnika miejskiego. Działania pani Klaudii mają na celu zminimalizowanie utrudnień dla podróżnych. Jak sama podkreśla, zawsze stara się myśleć przede wszystkim o podróżnych i ich wygodzie.

Pani Klaudia, po pracy zwykle chodzi na spacer, żeby się trochę zrelaksować oraz zadbać o zdrowie. W wolnej chwili lubi czytać książki, oglądać filmy. Od niedawna próbuje swoich sił w hafcie.



Środowisko kolejowe, tematyka związana z ruchem jeszcze do niedawna były męska domeną. Oczywiście zawsze pracowały panie dyżurne czy dróżniczki, które wykonywały bardzo odpowiedzialną pracę, ale na tym się kończyło. Teraz nastąpiła zmiana. Kobieta „na kolei" nikogo nie dziwi. Nie ma już takiego: „ Wow, ty pracujesz na kolei, mimo, że jesteś kobietą." I to jest fajne. To jest zmiana na lepsze. Przestajemy kogokolwiek dziwić. My, kobiety jesteśmy widoczne, pokazujemy się i naprawdę dobrze sobie radzimy!

Ekspedycja na kraniec trasy

Małe budynki na pętlach autobusowych i tramwajowych to fragment nie tylko historii i architektury komunikacji miejskiej, ale też całego miasta. Pojawiały się już przed II wojną światową, a potem doskonale wpisały w krajobraz PRL. Niektóre, kiedy przestały służyć pracownikom transportu publicznego, zyskały życie po życiu – czasem dość zaskakujące.

Razem z rozwojem Warszawy na przełomie wieków, rozwijała się też komunikacja miejska. Przybywało tras, połączeń, taboru, motorniczych i kierowców. Pojawiły się samochody osobowe, które jeździły obok dorożek i wozów zaprzężonych w konie. Wzrastało natężenie ruchu ulicznego i komunikacja miejska stawała się coraz bardziej skomplikowanym organizmem.

Kancelista od tramwajów

Przestały wystarczać tramwaje konne, więc pojawiły się elektryczne. Pasażerów było coraz więcej, zdarzały się wypadki. Rozkład jazdy łatwo można było zaburzyć. Zdezorientowani motorniczowie i kierowcy nie wiedzieliby co robić, a pasażerowie byliby w jeszcze trudniejszej sytuacji.

Dlatego powstały budynki ekspedycji. To było miejsce pracy dla ludzi, dbających o punktualność przyjazdów i odjazdów (skrupulatnie wszystko notowali) i sterujących ręcznie ruchem komunikacji miejskiej, jeśli inaczej nie dało się zapanować nad bałaganem. W czasach, kiedy nie było urządzeń GPS i łączności radiowej z kierowcami oraz motorniczymi, to od ich sprawności zależało, czy cały, misternie ułożony rozkład jazdy, będzie funkcjonował jak należy.



fot. NAC, sygn. 3/51/0/6.15/114 (syg. daw. 51-114)
Widok zewnętrzny budynku stacji grójeckiej kolejki wąskotorowej przy ulicy Puławskiej. Widoczni ludzie stojący na przystanku pętli tramwajowej.
1950-60



fot. NAC, sygn. 3/40/0/5/10 (syg. daw. 40-5-10)
Tramwaje na pętli - z lewej wagon typu K linii 8, nr boczny 4121, pośrodku Konstal 13N linii 27, nr boczny 322, z lewej Konstal ND linii 26. Fotografia wykonana zimą.
1967-68

Przy okazji musieli się zająć całą kancelaryjną robotą: spisywać sprawozdania, notować, liczyć. Musieli mieć do tego odpowiednie warunki, więc tak powstały na pętlach niewielkie budynki, zwane ekspedycjami. Już wtedy odgrywały bardzo dużą rolę w systemie transportowym Warszawy, o czym można się przekonać, wertując "Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m. st. Warszawy : dla upamiętnienia 25-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie 1908-1933", zamieszczony na stronie Polona.pl.

„Obecnie system kontroli zegarowej został zaniechany i kontrolę jazdy motorowych wykonywują wyłącznie instruktorzy. Zadaniem ekspedytorów jest utrzymanie regularności ruchu. Każda linja ma swoją ekspedycję, przyczem do jednego ekspedytora należą przynajmniej dwie linje. W różnych punktach miasta, przeważnie na krańcach linij, ustawione są budki ekspedycyjne; obecnie jest ich w Warzawie 12. Ekspedytorzy notują w książkach ekspedycyjnych dokładny czas przyjazdu i odjazdu każdego pociągu. Do dnia 1 stycznia 1932 r, każdy motorowy obowiązany był meldować się po każdym kursie u ekspedytora, który notował mu na karcie odjazdowej godziny odjazdu ze stacyj krańcowych, przyjazd do ekspedycji i czas w drodze. Od tej daty, mając na celu zwiększenie szybkości jazdy, został wprowadzony inny system, a mianowicie: każdy pociąg posiada tabliczkę, na której podany jest całodzienny rozkład jazdy (...).

Jednak na wszystkich linjach (pisownia oryginalna – przyp. aut.) motorowi obowiązani są meldować ekspedytorowi o wszelkich ewent. Wypadkach, zaszłych w czasie kursu i usprawiedliwiać każde opóźnienie powyżej 3 minut. W normalnych warunkach praca ekspedytora sprowadza się do ścisłego przestrzegania z góry ułożonego rozkładu

jazdy, jednak w razie zatrzymań na linji i wynikłych stąd opóźnień oraz skupień pociągów ekspedytor reguluje ruch, wysyłając pociągi w pewnych odstępach czasu".

Jak pisze Włodzimierz Winek, w artykule „Mały biały domek" („Klakson" 2/2024) zaczęło się od tego, że pierwsze domki ekspedycyjne zostały zaadaptowane przez zabranie części poczekalni dla pasażerów. Potem zaczęto budować te docelowe.

Powstawały w najważniejszych punktach miasta, a jednym z pierwszych był ten, ustawiony na Placu T.W. Wilsona oraz na Placu Żelaznej Bramy. Jak to przed wojną funkcjonalność połączono z estetyką, czym nawet zachwycała się prasa, pisząc o wpływach francuskiego i amerykańskiego puryzmu czy niemieckiej szkoły „Bauhausu". Do września 1939 roku powstało takich domków ledwie kilka (osiem lub dziewięć) i niemal wszystkie przetrwały wojnę. Ówczesna prasa donosiła, że koszt postawienia takiego budyneczku, razem z montażem, wynosił 8500 złotych.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4083/1 (syg. daw. 1-G-4083-1)
Tramwaj linii 15 (wagon motorowy typu A i doczepny P-10) stojący na pętli
1925-29



fot. NAC, sygn. 3/51/0/6.20/174/2 (syg. daw. 51-174-1)
Aleje Ujazdowskie - autobus marki Chausson linii 116 (numer boczny 372)
1957

Z sanacji dobre tylko „sławojki"

Jeśli coś było dobre, ale przedwojenne, to w czasach Polski Ludowej nie mogło się przydać. Miejskie Zakłady Komunikacyjne mogły korzystać ze stojących domków ekspedycyjnych, ale zamiast tego ogłosiły przetarg na ich wynajęcie. Ajenci mieli się zająć w nich sprzedażą papierosów, napojów, gazet.

Skoro nie korzystano z gotowych, już stojących budowli, to trzeba było postawić nowe, a plany były wielkie, bo przewidywano, że na każdym końcu linii będzie ekspedycja, pilnująca punktualności. Nowy projekt łączył wszystkie najlepsze cechy socrealizmu: był z metalu i szkła, bez zaplecza sanitarnego i socjalnego, i oczywiście nieogrzewany. Jego zaletą były z kolei niskie koszty budowy, co w gospodarce charakteryzującej się brakiem wszystkiego, było najważniejsze. Zamiast toalety w środku ekspedycji, wystawiano obok drewniany wychodek, chyba zapominając, że „sławojki" kojarzyły się z II Rzeczpospolitą.

Pracownicy MZK krytykowali te dzieła małej architektury, więc powstał nowy projekt murowanej ekspedycji, takiej, jaką można do dziś zobaczyć na krańcu Żerań FSO. Takich budynków powstało wiele, w różnych miejscach stolicy, właściwie w każdym jej zakątku: na Wilanowie, Sadybie, Żoliborzu, Targówku.

Co ciekawe, model z lat 50. można było spotkać jeszcze stosunkowo niedawno na warszawskich ulicach i to w bardzo reprezentacyjnych miejscach. Budynek tego typu przetrwał na krańcu trasy, przy Emilii Plater. Stał w samym centrum, niedaleko dworca kolejowego i Pałacu Kultury i Nauki. Był



fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/41/2 (syg. daw. 40-W-41-6)
pl. Trzech Krzyży - autobusy przegubowe Jelcz AP02 linii 144 - nr boczny 2239 i 1221
1976

znany mieszkańcom Warszawy, a nawet stanowił punkt orientacyjny dla pasażerów nocnych autobusów. Niektórzy nazywali go „wyspą", bo wyrastał dosłownie „znikąd" w morzu asfaltu i nie pasował do niczego. Zniknął na początku XXI wieku.

Tu jest ekspedycja, ja tu mięso mam

Niemal do naszych czasów przetrwały też dwie inne, przedwojenne budynki ekspedycji: jedna na Kole, a druga w okolicach Huty Warszawa. Pierwszą przeniesiono z ulicy do zajezdni na Woronicza, przed otwarciem trasy tramwajowej na Bemowo. W drugiej ktoś sprzedawał mięso, być może nawet nie zdając sobie sprawy, z jakim kawałkiem historii ma do czynienia. Pisał o tym, w „Gazecie Wyborczej" Jarosław Osowski, cytując nieocenionego historyka warszawskiej komunikacji, śp. Dariusza Walczaka.

Ich przeznaczenie się zmieniało, tak jak zmieniała się warszawska komunikacja. Dawne ekspedycje spotykał różny los. W jednej (przy ulicy Suwalskiej) można było kupić kurczaka z rożna, ta przy obecnym Metrze Wilanowska pod koniec swojego żywota stała się barem, na Młynowie jest kwiaciarnia.

Nie ma jednego schematu, według którego kończyły lub zmieniały swój żywot ekspedycje. Jedne stawały się obiektami handlowymi, inne były burzone, a inne remontowane i dotyczyło to nawet bliźniaczych budynków. Na pętli Ursynów Płd. do 2008 r. stała budka, wybudowana w latach 70. z czerwonej cegły, z resztkami napisu „MZK". W końcówce swojego żywota służyła już jednak nie komunikacji miejskiej, ale pobliskiemu bazarowi, a zburzyły ją buldożery.

Więcej szczęścia miała jej siostra bliźniaczka z Chomiczówki. Ekspedycja zyskała w 2015 roku nowe instalacje elektryczne i hydrauliczne, sanitariaty, pomieszczenie wypoczynkowe, okna, sufity, drzwi

Powstają też nowe pętle, a z nimi nowe budynki. W czasach, kiedy nadzór ruchu korzysta z lokalizacji pojazdów za pomocą GPS i w razie potrzeby sterują odjazdami przez radio, takie pomieszczenia spełniają bardziej funkcje socjalne, gdzie kierowcy mogą odpocząć, zjeść lub wypić coś ciepłego.

Jedną z takich nowych ekspedycji można zobaczyć przy pętli Ostroroga. Budynek to może nie jest wybitna pod względem artystycznym architektura, ale solidna i funkcjonalna. Ciekawe, jaki los ją czeka za kilkadziesiąt lat.

Źródło:
„Klakson"
Wyborcza.pl
Trasbus.com





fot. J. Cegiełka / Ekspedycja na pętli Gwiaździsta / 2006



Warszawa